

Low Cost and Mujiness

Victoria Calligaro and Thomas Piquet inside: interview with Jasper Morrison

The following article spotlights the positioning initially developed and still exploited by the Muji brand—a Japanese brand with its origins in the mass market. Without recourse to rigorism, which could affect the basic qualities of its products, the firm focuses its strategy on essential functions and services, neutral colours and materials which have undergone little processing. Economy is a must. The aim here is to understand how these principles are applied at the brand level and how they are negotiated in collaborations between Muji and its designer-partners. An interview with Jasper Morrison provides information on the conditions of his discrete—to say the least—collaboration with the Muji brand and enables the reader to grasp how the English designer has integrated the notions of simplification upheld by the

Japanese brand so that J. Morrison has quite naturally created cutlery, furniture and other technical utensils for the Muji brand. The reader will also see to what extent the brand's communication is both complex and ambiguous and the interesting issues this raises particularly in terms of aesthetics, brand identity and adapting design to the market economy. Muji has developed a relationship of commitment with its clientele by exhorting it to convert to a veritable lifestyle. It has extended its range to cover the whole domestic universe (clothing, food, vehicles and even dwellings) with objects characterized by simplification which is re-interpreted in each product. “Just enough” design is the manufacturing sign of Muji, which paradoxically claims to adhere to non-identity and displays a non-logo.

Des logements *a-docks* pour les étudiants du Havre

Entretien avec Charlotte et Alberto Cattani[△]

△ Alberto Cattani, né à Parme en 1947, a notamment travaillé à l'AUA, l'ancien Atelier d'architecture et d'urbanisme de Bagnolet, avec les architectes de théâtre Valentin Fabre et Jean Perrottet. Avec ces derniers il conçoit le théâtre de la Colline (1987), la salle des fêtes à Colombes (1991), la Faïencerie à Creil (1993), ainsi que les Gémeaux à Sceaux (1994). En 1993 il crée l'atelier Alberto Cattani. Il est surtout le concepteur de nombreuses salles de cinéma multiplexes pour UGC en France et en Belgique. C'est avec sa fille Charlotte Cattani née en 1972 et diplômée de l'ESA qu'il crée en 2008 l'atelier Cattani architectes. Ensemble ils conçoivent la nouvelle résidence étudiant au Havre : la cité *a-docks*. Ils signeront également la transformation des anciens garages municipaux de la ville de Chaumont en un nouveau cinéma de 8 salles.

¹ Keetwonen (Amsterdam student housing). Construction: Tempohousing, 2005.

² Voir ici même : « Hall C vs billi », p. 81.

³ Voir ici même : « Design des hôtels Campanile », p. 55.

Azimuts Comment avez-vous appréhendé la demande de la ville du Havre qui souhaitait une construction en containers ?

Charlotte Cattani & Albertot Cattani Précisément, le projet est une réponse à un concours lancé par le Crous dont les responsables, après la visite d'une résidence au Pays Bas¹ avaient souhaité pour le Havre une cité universitaire en containers. Ce projet à été soutenu par la Ville et par le Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche. Nous avons répondu à l'appel en formant un groupe qui réunissait concepteurs et constructeurs, ce qui est de plus en plus courant dans le bâtiment, surtout pour les grands projets : le groupe s'engage sur un coup fixe, ce qui assure des garanties au maître d'ouvrage. Et ici, cela nous a permis d'échapper à toutes les règles d'appel d'offre² et nous a fait gagner beaucoup de temps aussi.

Azimuts Si le principe du « low cost » a joué un rôle dans votre projet, pouvez-vous le définir et nous dire dans quelles étapes il est intervenu ?

Charlotte Cattani & Albertot Cattani En architecture, le *low cost* est un principe qui peut avoir du sens à condition de voir à quoi il peut servir et quel sens on peut lui donner. Contrairement à ce que l'on pourrait d'abord penser, dans le cadre de la transformation de containers maritimes en contenants destinés à autre chose, le *low cost* ne se traduit pas seulement au niveau du coût. L'expérience menée au Havre à montré que les objectifs fixés en matières de rapidité de montage sont tenables. Le fait de rationaliser le travail, de transformer le chantier en petite industrie de production³ va dans le sens d'un gain de temps. Ce travail est analogue à une préfabrication en usine. Lorsqu'on travaille dans des chantiers traditionnels avec des fondations, des murs, des poteaux, on s'aperçoit de l'intérêt d'un dispositif préfabriqué ; on gagne énormément de temps à la pose sur le chantier.

Sur ce projet du Havre, la vraie valeur ajoutée c'est le temps, c'est le gain de montage.

Le chantier a débuté sur place le 15 avril 2009 pour être livré le 31 août 2009. Les containers sont arrivés de Chine transportant de la marchandise. La transformation en atelier des 100 containers en unités d'habitation a commencé fin janvier. Les containers ont été adaptés, modifiés sur place au Havre par des entreprises traditionnelles locales. Newdeen design⁴ a livré les containers et a sous-traité la réhabilitation à une entreprise spécialisée du Havre (ARC)⁵. Les opérations rationalisées en atelier ont permis un travail à la chaîne allant de la réalisation de l'isolation du container jusqu'à la fabrication du mobilier intérieur, suivant nos plans. Cette rationalisation dans le travail nous a aidés à faire baisser sensiblement les coûts. En avril, le gros-œuvre du chantier a démarré sur place à partir d'un terrain nu, qu'il a d'abord fallu dépolluer. Puis il a fallu faire des fondations profondes, des longrines en béton et monter une charpente métallique. Normalement une construction de cette envergure dure douze mois ; ici elle n'a duré que sept mois.

Du point de vue de la réglementation, ce type de construction ne bénéficie d'aucun avantage par rapport aux constructions traditionnelles. Elles sont même pénalisées, car on nous demande de répondre à une réglementation qui s'applique à la construction traditionnelle. Il faut préciser qu'ici nous sommes sur des constructions qui sont des mises en espace provisoires. Le côté provisoire était ici un paramètre important, que nous avons pris comme un jeu ; cela nous a rapprochés de notre activité habituelle dans le milieu du spectacle et de la scénographie. Dans cette optique nous avons essayé de donner un nouveau statut à ces boîtes métalliques, tout en gardant l'identité brute des containers. Mais nous ne voulions pas de cet aspect d'empilement que l'on retrouve sur les quais de tous les ports maritimes. D'une part, la charpente métallique a participé de notre recherche sur la valorisation de ce contenant et d'autre part, elle nous a permis de détacher les éléments en créant du vide pour y installer les gaines techniques et les espaces servants. Nous n'avons pas voulu cacher les choses. Cette charpente donne une visibilité au provisoire. Grâce à un système de racks, ce projet pourra être démonté dans dix ans et remonté ailleurs.

Azimuts On peut qualifier ce bâtiment de *low cost*, par la réduction du temps de réalisation. Cependant, cette économie ne va

4 Société fondée en 2009 afin de promouvoir un procédé de fabrication industrielle pour le logement et les résidences services.

5 Atelier de Réparation de Containers, Le Havre.

6 Entreprise générale mandataire du groupe-ment. Filiale de Vinci Construction France.



Vue de la façade sud du bâtiment.

pas dans le sens d'une diminution des coûts, et n'équivaut pas au budget d'une construction collective dite traditionnelle.

Comment l'expliquez-vous ?

Charlotte Cattani & Albertot Cattani Le projet a coûté 4,8 millions d'euros tout compris (honoraires de l'architecte, mobilier, électroménager, électricité). Pour les entreprises, il restait 4,4 millions qui se répartissent en 2,6 millions (pour les 100 containers à livrer aménagés et équipés) et 1,8 million pour GTM Bâtiment⁶ (gros œuvre, charpente, aménagements extérieurs). Proportionnellement, ce qui a coûté le plus cher, c'est le respect de la réglementation imposée. Je vous donne un exemple : on a deux logements accolés tout les 2,50 mètres, supportés par une charpente métallique. Cette dernière est auto-stable ; chaque élément est contreventé indépendamment et stabilise totalement la construction dans les deux sens. C'est-à-dire que vous pouvez faire tomber toute une partie sans que le reste tombe. Des vides de 2,5 mètres séparent les containers ; ces espaces servants sont également coupe-feu (trente minutes). Les parois des containers ont la faculté de résister au feu trente minutes ; ajoutées aux espaces de circulation, les séparations protègent l'évacuation des résidents en cas d'incendie. Or en France, dans les édifices publics, une règle oblige d'avoir un mur de recouvrement coupe feu (deux heures) tous les 45 mètres, pour préserver la tenue des bâtiments. Bien que notre bâtiment soit divisé — et donc coupe feu — tous les cinq mètres, nous avons été obligés de construire un mur auto-stable sur quinze mètres de haut et quatorze mètres de large. Cet ouvrage important a coûté 190 000 euros ; son prix s'explique par le fait qu'il a fallu fonder ce mur sur des pieux spécifiques, à cause de sa terrible force d'arrachement, alors que structurellement, il ne sert à rien : seule la réglementation l'impose. La norme est faite pour 99,9 % des bâtiments qui se construisent, et le projet que nous avons mené fait partie des 0,1 % restants.

Azimuts Étant donné le caractère expérimental de ce projet, comment avez-vous abordé la question du module ?

Charlotte Cattani & Albertot Cattani Ce qui nous a plu dans ce projet c'est qu'il n'a pas relevé d'une recherche sur le modulaire — au sens d'un ensemble d'imbrications possibles, de combinaisons infinies. Des recherches comme celles-là, les architectes en font depuis des décennies. Le Corbusier dans les années 1940-1950 (voir

la cité radieuse à Marseille) avait imaginé introduire des unités cellulaires d'habitations dans une structure béton. De même pour Jean Prouvé et les métabolistes... Aujourd'hui encore, malgré les nombreuses expériences qui ont pu être menées sur la recherche d'un modulaire parfait, on a le sentiment de ne pas avoir encore trouvé... Toutes les générations repensent le module!

Le contexte dans lequel nous sommes placés ne permettait pas de venir avec un dispositif permettant de dire « on peut tout faire ! ». Ici, la modularité signifie que vous avez un module qui est structurellement porté ; il a forcément des petites dimensions car il doit être mobile. Au bout du compte, quand vous voyez l'énergie dépensée en termes de matière, c'est plus important que de construire une poutre de 15 mètres de portée et de venir fermer par-dessous. Ce n'est pas plus rentable, car pour avoir 1 mètre il faut 5 modules ; or quand vous calculez la masse de matière qu'il faut pour construire 5 modules répétés, c'est beaucoup plus important, donc plus cher et plus contraignant. Ce projet ne présente donc aucune innovation particulière. Mais ce qui nous a intéressés, c'est ce que l'on pouvait faire avec l'objet container. Nous avons joué sur les pleins et les vides. La structure nous permettait des ouvertures, une certaine liberté d'installation, une certaine transparence et de la légèreté. Elle permettait également de faire apparaître les qualités auto-porteuses des containers en les imbriquant en porte-à-faux. Les contraintes du site et la réglementation de la ville ne nous ont pas permis d'aller au bout des possibilités que nous offrait le matériau. L'emplacement du site (à la limite du port) et de la ville nous a renforcés dans notre intention de mettre en jeu cet édifice pour en faire un intermédiaire entre un site portuaire et un site résidentiel.

Azimuts Pourquoi n'avez-vous pas fait le choix de recycler des containers usagés pour ces unités d'habitations ?

Charlotte Cattani & Albertot Cattani C'est surtout la contrainte du temps et du coût qui a guidé notre choix. La réutilisation de containers usagés demande une dépollution pour satisfaire les tests sanitaires, ce qui coûte plus cher que de commander des containers neufs et de les faire venir de Chine. Cela aurait été possible, mais l'urgence de la situation ne nous a pas permis d'inclure cette étape dans l'opération. La crise du logement actuelle est phénoménale pour beaucoup de catégories de la population. Pour contrer cette



→ p. 131

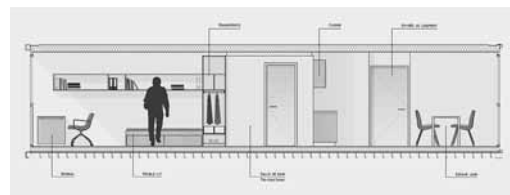
7 Voir ici même :
« Hall C vs billi », p. 81.



→ p. 131



→ p. 131



→ p. 131

crise, on pourrait envisager de constituer des réserves de containers, pour des états d'urgence, des zones sinistrées. Étant donné que ces containers sont déplaçables par tous les moyens de transports, ils pourraient être mis à disposition quand le besoin s'en ferait ressentir...

Azimuts Quels ont été vos choix architecturaux dans le rapport intérieur/extérieur ? Et quel a été votre rôle dans l'aménagement intérieur des containers ?

Charlotte Cattani & Albertot Cattani Pour ce qui est de l'aspect extérieur, nous n'avons pas voulu reproduire les couleurs des containers que l'on voit sur les quais de stockage du port maritime. Nous sommes restés plutôt neutres, postulant que la lumière allait se réfléchir sur cette couleur grise et que finalement, ce projet allait restituer un peu de la luminosité naturelle du Havre... Nous aurions peut-être été un peu plus audacieux sur la polychromie si nous avions eu le temps de penser vraiment à ça. C'est un regret. Il aurait fallu faire une recherche un peu plus sophistiquée ; il aurait été très intéressant d'exprimer graphiquement des choses sur les containers ; dans une résidence d'étudiants, on aurait pu y trouver du sens... Mais il aurait fallu qu'on s'entoure de gens aptes à réaliser ce genre de recherche⁷ et nous n'avions pas le temps, ni l'argent pour le faire.

Azimuts Si vous deviez retravailler avec ce matériau, conserveriez-vous toujours le caractère industriel et brut des containers ?

Charlotte Cattani & Albertot Cattani Nous sommes convaincus que c'est presque leur seul intérêt ; on peut se permettre de faire des touches qui changent un peu son aspect, mais globalement il faut que le container reste ce qu'il est à 70 %. Sinon autant faire une charpente en métal traditionnelle et l'habiller. Ce qui est important aussi, c'est que vous n'avez pas besoin de rapporter une étanchéité, car le container est étanche en soi ; vous n'avez pas à vous soucier de la toiture. Nous avons opté pour une entrée latérale qui nous semble être une solution rationnelle pour optimiser et apprécier l'espace intérieur du logement. Ce mode de fonctionnement nous permet d'avoir d'un côté un espace jour et de l'autre un espace nuit, chacun séparé par un bloc sanitaire. Nous ne voulions pas reproduire le modèle hollandais où les containers sont empilés les uns sur les autres et où l'accès au logement se fait par la façade.

En ce qui concerne l'intérieur, nous ne voulions pas imposer aux étudiants un système polychrome, ni prendre le risque de leur imposer une couleur précise. L'intérieur est blanc, le mobilier est gris. Si un étudiant veut se l'approprier en mettant une couverture rouge, il pourra le faire sans problème. Nous avons préféré laisser au résident le choix de son intérieur. Là encore, une recherche sur la couleur aurait pu avoir du sens mais, pour les mêmes raisons que pour l'extérieur, cela n'a pas pu être possible. La seule « audace » que nous avons eue, c'est un film bleu et vert collé sur les fenêtres.

Azimuts L'inscription dans la ville de ce type d'habitation peut-elle poser problème selon vous ?

Charlotte Cattani & Albertot Cattani Oui, ce type de bâtiment peut poser problème dans la ville : il faudrait que les villes fassent preuve d'un peu plus d'assurance. Nous croyons que dans le cadre urbain, s'il est organisé correctement et si le contexte est intéressant ou particulièrement apte à recevoir ce genre de construction, il faut oser le faire ! Il n'y a pas à s'interroger, ce n'est pas ça qui va changer l'image de la ville. De toute façon, il ne s'agit pas de couvrir le territoire de containers. Aujourd'hui, les containers pourraient être installés dans divers endroits de la cité, même dans des sites improbables, y compris pour d'autres fonctions que le logement, pourvu que ça ait du sens. Tout dépend des contextes d'inscription. Pour le Havre, il s'agissait d'un lieu précis : l'interface ville/port, avec une volonté de faire ce lien en douceur. Mais on aurait pu imaginer que les containers apparaissent brusquement et brutalement dans le paysage, avec un effet de rupture, peut-être plus intéressant sur le plan urbain et plastique... Bref, pour nous, ce n'est pas le produit en lui-même qui fait défaut mais plutôt sa mise en œuvre, qui doit sublimer les objets. Si l'on y parvient, il n'y a aucune raison de s'en méfier.

Propos recueillis par Bastien Bouvier et Thomas Piquet



A

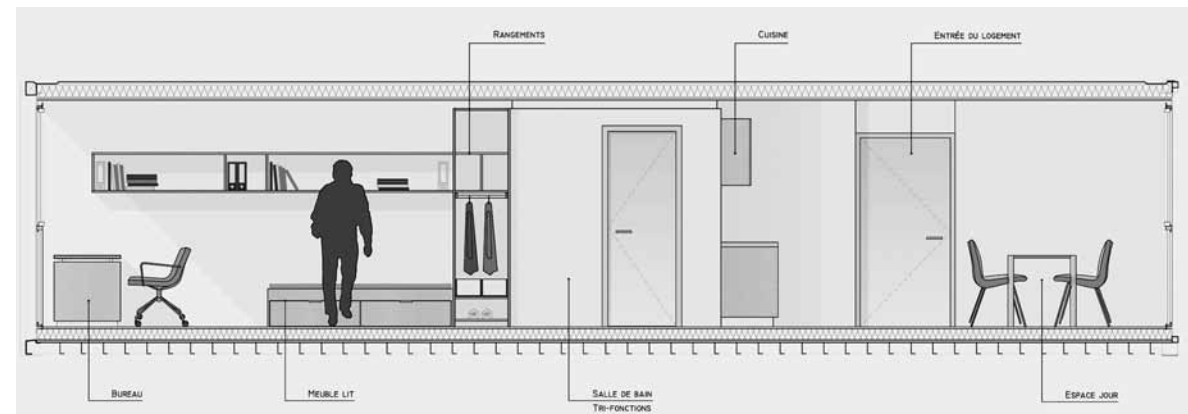
A Jeux de pleins et de vides permis par les qualités auto-porteuses des containers maritimes.
 B La porte d'entrée latérale libère les façades des containers au profit de baies vitrées, permettant de créer un espace jour et nuit.
 C Espace nuit.
 D Plan en coupe d'un container.



C



B



D

Students Housings in Le Havre

Interview with Charlotte et Alberto Cattani[△]

Le Havre was given brand-new student halls of residence in 2010. The concept originated in the Netherlands and Britain and was designed by Charlotte and Alberto Cattani. It is the first student accommodation to be made of assembled shipping containers recycled into housing units. The project was initiated by the City of le Havre and the Crous in order to remedy the student housing crisis. These modular homes are located on the outskirts of the town, close to the

harbour. They are part of an urban development plan meant to connect the two areas.

Azimuts met Charlotte and Albert Cattani and asked them to talk about their experience with using containers as a building material, and explain how they were integrated into the housing project.

Conducted by Bastien Bouvier and Thomas Piquet



Vue de la résidence étudiante depuis le port du Havre.

Le Low Cost en questions

Entretien avec six designers[△]

△ François Bauchet est designer, scénographe et architecte d'intérieur. Ses meubles et objets sont actuellement édités par les sociétés Kréo, Cinna, Roset, Ercuis, Haviland, Krug, GHM. Il enseigne le design à l'ESADSE.

△ Rodolphe Dogniaux est designer; après s'être formé à l'Ensci, il a été le directeur artistique des sociétés Xalchimie et Celevenus; il enseigne le design à l'ESADSE depuis 2008.

△ Jean-Baptiste Fastrez est designer diplômé de l'Ensci en 2010. Il est lauréat en 2011 du grand prix du Jury de la Design Parade. Depuis 2009 il est l'assistant d'Erwan et Ronan Bouroullec.

△ Constance Guisset est une ancienne élève de l'Ensci. Suite à des collaborations avec la Biennale internationale design de Saint-Étienne, le Musée des Arts Décoratifs et le VIA, elle développe des projets de scénographie et d'édition d'objets pour le Prix Émile Hermès, Petite Friture, les Galeries Lafayette.

△ Éric Jourdan est designer formé à l'ESADSE et à l'ENSAD Paris. Ses meubles sont édités par plusieurs sociétés dont Cinna, Ligne Roset, Domeau & Pérès, Ecart international, Meublatex. Son travail est présent dans les collections du Fonds National d'Art Contemporain Paris, du Musée des arts décoratifs de Paris, du Musée d'art moderne de Saint-Étienne. Depuis 1994, il enseigne à l'ESADSE.

△ Bruno Moretti est diplômé de l'école nationale supérieure d'arts de Dijon. Aujourd'hui designer et enseignant, il développe aussi bien des projets de design à l'échelle domestique, muséographique ou urbaine en partenariat actuellement avec la Cité du design, Guy Savoy ainsi que certaines collectivités territoriales. Son travail est présent dans les collections du FNAC. Il encadre les projets de fin d'études à l'Ensci.

¹ Lire entre autres Emmanuel Combe, *Le low cost*, La Découverte Coll. Repères, Paris, 2011.

L'économiste Emmanuel Combe définit le low cost¹ comme un modèle économique novateur qui a su bouleverser les méthodes de production traditionnelles en baissant durablement les prix. Pour y parvenir explique-t-il, des diminutions de coûts sont appliquées à tous les stades de la production. Cette rationalisation économique des processus de production doit simultanément s'accompagner d'une démarche de redéfinition du produit et/ou du service dans le sens d'une simplification à l'extrême. Le low cost part donc des besoins des usagers en réduisant les produits au strict nécessaire en ne gardant que la fonction essentielle, celle qui satisfait un besoin jugé minimal. L'utilisateur peut par la suite ajouter telle ou telle option devenue payante. Pour certains produits, l'utilisateur peut être amené à réaliser lui-même les services ou aménagements optionnels. Dans le domaine du logement, cela peut aller jusqu'à l'auto-construction. En conjuguant ces facteurs: diminution des coûts de production, simplification et uniformisation des produits, le low cost parvient à baisser les prix (au profit du consommateur) et à rendre accessible ses produits et ou services. En apparence au moins, cette définition du low cost le rapproche des nombreuses préoccupations propres au design: l'économie du projet, les contraintes de fabrication dans la production, l'accessibilité au plus grand nombre, la simplification des produits, la standardisation et la représentation de l'utilisateur ont posé les bases du modernisme et ont animé les débats entre les différents mouvements.

Dans cet entretien nous tentons de rassembler différents designers autour d'une même « table » pour questionner le low cost et le confronter au design.